Хитрый еврей

Василий Васильевич Ершов

SHOUT
SHARE
IT

- Василий Ершов

Василий Ершов
Хитрый еврей

– Малый газ!

– Стоит малый!

– Сохраняй высоту. Подтягивай, подтягивай!

– Скорость триста!

– Еще подтягивай! Вот: видишь – начинается предсрывная трясочка. Ну, еще чуть! Попробуй эффективность элеронов – видишь, машина почти не реагирует?

Огромное тело лайнера дрожит, как будто он боится того, что с ним случится через несколько секунд.

– Вот, вот, вот – поехали!

Самолет вяло опускает нос, как будто нащупывает уходящую из-под крыльев опору. Так и хочется подхватить штурвалом и поддержать машину.

– Так, штурвал от себя! Смелее!

Перевалившийся на нос лайнер быстро набирает скорость, и штурвал, до этого вялый и бессильный, мгновенно наливается упругостью и перестает дрожать. Высотомер отматывает сотни метров назад.

– Скорость четыреста!

– Все, вывод! Плавненько подбирай! Плавненько! Вот так. Вывел в горизонт – не забудь добавить режим.

– Режим… эт-то… – я теряюсь.

– Режим шестьдесят! – дает команду инструктор.

– Шестьдесят по ИКМ!

Совместная тяга четырех винтов вжимает в спинку кресла, и полет сразу обретает надежную мощь.

Это так мы учимся распознавать поведение машины перед сваливанием и действовать уверенно, чтобы вывести лайнер из сваливания с минимальной потерей высоты.

Нас, слушателей УТО-14 (учебно-тренировочного отряда), переучивающихся с поршневых Ан-2 и Ил-14 на современный турбовинтовой лайнер Ил-18, в салоне человек десять. Все мы работаем в одном Красноярском авиаотряде, прекрасно знаем друг друга, и как только пошла струя на предполагаемый Ту-134 и часть пилотов, мечтающая о полетах на реактивном самолете, уехала переучиваться в Ульяновск, освободив нам, молодым, вакансии на старый четырехмоторный самолет, мы все разом подали рапорта на переучивание.

В группе есть и новички: несколько пилотов пришли с Ан-2, и

для них огромный лайнер кажется слишком крутой ступенькой. Они пока приглядываются и немного робеют.

Нам-то, бывшим еще вчера командирами Ил-14 и наслышанным, что «Ил-18 это тот же Ил-14, только с четырьмя двигателями», переход кажется естественным, и внутри кипит только нетерпение: поскорее бы за знакомый штурвал!

Штурвал на Ил-18, и правда, знакомый: по ильюшинской традиции, он полукруглый, из гладкой пластмассы светло-бежевого цвета, с такими же трещинками, только кнопки на нем отличаются, и главная, крупная, красная – «Быстрое отключение автопилота». На Ил-14 такой не было, там отключение производилось рукоятками, управлявшими гидравликой.

И еще: на изогнутой в виде буквы «Г» штурвальной колонке установлен круглый штурвальчик управления передней ногой шасси; нам еще предстоит научиться тонко пользоваться этой полезной системой и оценить ее необходимость.

Первые полеты поразили нас огромностью ощущений. Все было непривычно сначала, и всего было слишком много. Огромный самолет, руление, когда длинный хвост приходилось протаскивать далеко вперед, а длинный нос нависал над фонарями; мощный гул четырех огромных винтов и повышенная их вибрация; ускорение разбега, вжимавшее в кресло на взлете; энергичное взятие штурвала и следующий за ним отрыв и подъем в никуда, с екнувшим сердцем; грохот потока в раскрывшихся створках шасси, удары замков, – все это было огромно, сладостно и наполняло душу счастьем обладания. Прекрасной музыкой звучали четкие команды и отсчет штурмана:

– Двести! Двести двадцать! Двести сорок, рубеж! Подъем! Отрыв! Безопасная!

Внимания не хватало. Темп сменяющихся команд и действий был выше, чем на Ил-14 и значительно выше, чем на Ан-2. Тренажер тренажером, но все надо прочувствовать на собственной заднице, только тогда по-настоящему выработается стереотип действий.

Уже окончив свои полеты навсегда, я по служебным обязанностям начальника инспекции полетел как-то на Ан-24 и первый раз в жизни присутствовал на взлете в кабине этого заслуженного лайнера. И меня, старого пилота, поразило, что действия в кабине происходят как в замедленном кино. Мучительно долго разбегались, убирали шасси, потом не спеша закрылки, потом ползли до высоты первого разворота; долго карабкались до высоты перехода, и установка давления на 760

оказалась для меня вроде как неожиданностью: как, еще только пересекаем высоту круга?

Но доконал меня доклад высоты тысяча пятьсот метров. Я уже устал оглядывать кабину, уже переговорил о нюансах с инструктором, сидящим на правом кресле, уже глянул в локатор и наметил обход ближайших грозовых засветок… как будто мне когда-нибудь их еще самому придется обходить… И вот только тогда в наушниках прозвучал доклад о занятии тысячи пятисот. Я как-то внутри себя ожидал, ну, пять семьсот, что ли…

Ждать, пока наскребется заданный эшелон, не хватило терпения, и я ушел в салон.

Вот что такое темп полета на современном лайнере. К нему сначала долго приспосабливаешься, потом привыкаешь, а потом живешь этим темпом всю жизнь.

Каков же тогда темп работы летчика-истребителя…

После первых, ознакомительных полетов по кругу зарулили на дозаправку. Делимся впечатлениями в салоне; инструкторский экипаж расписывает бумаги в кабине, бортмеханик-инструктор бегает под самолетом, за ним неотступно следует группа слушателей-бортмехаников.

Среди пилотов спор, кому пилотировать первому в очередном полете:

– Следующая очередь моя!

– С чего это? По списку – моя очередь!

– По какому списку? Ишь! Хитрый еврей!

– Кто тут хитрый еврей? Здесь один хитрый еврей – это я! – Пилот-нструктор Григорий Александрович Фридманович выходит в салон, мы окружаем его, как птенцы наседку. – Кого назову, тот и полетит. Да, пользоваться солнцезещитными очками на посадке запрещаю. Научитесь видеть землю – тогда пожалуйста.

Спор умолкает.

– Так, сейчас полет в зону. Будем знакомиться с режимом сваливания, учиться действиям по выводу. Затем выключение и запуск двигателя в полете, познакомимся с авторотацией винта. В конце – экстренное снижение. Пилипенко, в кабину!

Торжествующий Валера шмыгает в дверь, упершись в подлокотники, забрасывает тело в правое кресло, крякает, морщится и трет макушку: проехался темечком по тумблерам на потолке. Экипаж посмеивается:

– Это тебе не на Ил-14! Забудь! Лайнеру кланяться надо, да пониже!

Да, кабина здесь, прямо скажем, тесновата, по сравнению с Ил-14, она компактнее, покатый потолок зализан под

приспособленный к большой скорости обвод фюзеляжа. Лихость запрыгивания на свое кресло здесь явно неуместна. Надо привыкать к солидности. Лайнер все-таки.

В зоне мы все по очереди прошли сваливание и получили тренировку по выводу. Один полет давал полное представление, как ведет себя машина, когда поток на больших углах атаки начинает срываться с крыла и трясти хвостовое оперение. И одно движение штурвала от себя восстанавливало нормальный полет. Мы запомнили порцию и темп отдачи штурвала и адекватное изменение шума воздуха и вибрации машины. Никакой тренажер такого представления дать бы не смог – только реальный полет. Зато если, не дай бог, такая тряска возникнет в рейсовом полете – мало ли по какой причине, – раздумывать долго не будешь, а сразу сунешь от себя и спасешь полет.

– Так. Теперь выключение двигателя. Будем выключать и запускать критический, четвертый; сначала попробуем, что такое авторотация. Условия самые неблагоприятные, поэтому быть готовым к немедленной даче ноги полностью! Для ребят с Ил-14 это привычнее, а кто с Ан-2 – держите ухо востро. Повторяю: предварительный крен 5-7 градусов, и как только бросит – максимальная дача ноги! Приготовились! Давай предварительный кренчик влево. Так, ну а теперь: четвертому ноль!

Самолет бросает вправо, созданный было крен моментально выправляется и норовит завалиться уже в другую сторону. Давлю левую педаль изо всех сил, но нос уезжает, уезжает вправо, ноги явно не хватает.

– Креном, креном помогай! Триммируй!

Кое-как, отклонив штурвал влево чуть не до упора, удается удержать машину; после нажатия тумблеров триммера элерона и руля направления усилия на педали чуть уменьшаются.

– Вот так, если, не дай бог, придется, и будешь заходить на посадку. А попробуй-ка убрать противоположному до полетного малого газа. Разнотяг уменьшится – тебе будет легче. Попробуй, попробуй.

Голос инструктора вальяжно-спокоен. Фридманович показывает нашему брату эту впечатляющую картину далеко не в первый, и не в десятый раз.

Когда-то потом, в еще скрытом дымкой лет будущем, я перейму у старого инструктора эту спокойную, как будто в беседе за рюмкой, манеру. Все в порядке, ребята, учитесь, пока я жив: и покажу, и научу…

Спокойствие инструктора передается мне, и мокрые ладони по очереди удается оторвать от штурвала и вытереть о штаны.

– Ну, хорош. Добавь первому, режим шестьдесят. Держи, держи ножкой, потей. Без труда не вытащишь машину. А теперь: четвертому флюгер!

– Есть флюгер четвертому!

Самолет мотает головой влево: резко падает сопротивление педали. Усилие на ней значительно уменьшилось, но все-таки осталось: хоть отрицательной тяги четвертого, крайнего правого винта, и не стало, хоть его лопасти установились по потоку и винт медленно проворачивается, почти стоит, – разнотяг все-таки остается. Ага: ногой удержать вполне можно, и триммера больше давать не надо, даже много, можно чуть убрать.

– Вот тебе полет с несимметричной тягой. Давай стриммируем, и пусть летит сама.

Инструктор доволен, что слушатель уже сам снимает усилия, значит, думает головой. Он объясняет нюансы трехмоторного полета, дает возможность убедиться, что отказ одного двигателя на лайнере никакой опасности не представляет.

– На взлете будьте всегда готовы к отказу и немедленной даче ноги, не забудьте прикрыться креном, и шарик на полдиаметра… – твердо требует инструктор и объясняет: – Тут не до шуточек, надо бороться, а земля – вот она!

В дверях за спиной теснятся любопытствующие, стараясь предварительно просмотреть и сохранить в памяти действия экипажа, прежде чем самому садиться за штурвал.

– Так, а теперь приготовились к запуску! Куда будет бросок? Правильно, вправо. Какой ногой парировать? Правильно, левой. И еще элеронами помогать. Ну, давай. Расфлюгируем!

Машина, только что спокойно летевшая на трех двигателях, вдруг плавно, но очень энергично, почти резко, начинает заваливаться на правое крыло. Нога изо всех сил давит на левую педаль, руки поворачивают влево штурвал, но давления явно недостаточно: не ожидал. Нос уводит вправо градусов на двадцать.

Это происходит оттого, что в процессе расфлюгирования лопасти проходят этап установки на летный угол, при этом набегающий поток раскручивает пропеллер и создает непродолжительное, но очень ощутимое торможение – обратную тягу. Та же самая авторотация, только кратковременная.

Четвертый двигатель расположен далеко от центра тяжести, кроме того, закрутка создаваемой им струи обтекает хвостовое оперение таким образом, что пилоту гораздо труднее справиться для удержания машины, чем при отказе любого другого

двигателя. Поэтому четвертый и называют критическим. И каши пилоту есть надо много.

Все это занимает несколько секунд. Как только винт раскрутился, все силы уравновешиваются, и триммеры приходится установить нейтрально.

Теперь мы знаем, что такое обратная тяга. Бывали случаи, когда у отказавшего двигателя не срабатывала система флюгирования винта, но обученный экипаж совместными усилиями справлялся с несимметричной тягой, правда, спины были мокрые.

Так уж устроен пропеллерный двигатель: пока турбина передает мощность на винт, тяга создается положительная, а как пропала мощность – тут уже поток начинает раскручивать винт, и тот создает сопротивление, отрицательную тягу, как будто не четыре лопасти на валу, а сплошной диск упирается в поток воздуха.

На Ил-14 тоже была система флюгирования винтов, но двигатели были расположены близко к фюзеляжу, и такого мощного броска пилот не испытывал и вполне справлялся, рулей хватало. На лайнере же – едва хватало, только-только, и то, если ты был подготовлен и на своей шкуре испытал.

Григорий Александрович давал нам почувствовать и полет на одном четвертом двигателе, прибрав режим до полетного малого газа остальным трем. Самолет, враскоряку, боком, – но летел!

Как я понимаю, наш инструктор не был перестраховщиком, он вместо внутреннего двигателя, как положено по программе, давал нам почувствовать внешний, да еще критический. Конечно, он продумывал все заранее, брал на себя ответственность и был готов помочь именно в ту, первую секунду, и внутри у него все сжималось… Я хорошо понял и оценил эту смелость и ответственность инструктора, когда сам стал тренировать молодых.

Тренировочные полеты Фридманович проводил в Енисейске. Чтобы не жечь зря топливо на кругах, хитрый еврей использовал особенность енисейского аэродрома: в южном торце посадочной полосы был устроен «квадрат» – площадка для разгрузки больших самолетов, вроде мини-перрона. Аэропорт как раз только начал принимать такие самолеты, они прилетали не часто, и квадрат всегда пустовал.

Договорившись со службой движения, инструктор строил полеты следующим образом. Взлет производился в сторону Подтесова, с курсом 344; после набора высоты 200 метров брался курс в район третьего разворота; над Подтесовым выпускались

шасси и закрылки, выполнялся спаренный разворот на посадочный курс 164, производилась посадка; заруливане и разворот в квадрате; винты на упор, закрылки 15 – и снова взлет на Подтесово. Один полет по такой схеме занимал время всего 5-6 минут. Время обучения сокращалось за счет интенсификации процесса, задание же на полет расписывалось как положено.

Посадив меня на левое кресло, Григорий Александрович дал выполнить два полета и тут же высадил. На мое недоумение, ответил в свойственной ему безапелляционной манере:

– Нечего тебе тут делать. Ученого учить – только портить. Чего зря керосин жечь. Пусть за тебя вон ребята с Ан-2 полетают.

Примерно то же самое он повторил и остальным пилотам с Ил-14.

Действительно, пилотирование этих самолетов для нас почти не отличалось, разве что технология работы в кабине была несколько сложнее, но мы ее предварительно выучили назубок. Сам же лайнер вел себя точно так же, как и его поршневой собрат, только вальяжнее – все-таки разница в массе почти в четыре раза.

Так почти весь наш налет достался ребятам с Ан-2, и это было правильно; мы и не спорили. Отряд остро нуждался во вторых пилотах, подпирало летнее расписание; интенсивная тренировка толковых ребят с «кукурузников» дала плоды. Через сорок один день с момента, когда мы сели за парты, я уже вылетел в рейс на Симферополь в качестве второго пилота на могучем красавце-лайнере Ил-18.

«Хитрый еврей» Фридманович был настоящим пилотом. Спасибо ему за школу.

Много лет спустя вез я его на Ту-154 пассажиром в Сочи. Старый, грузный, давно списанный с летной работы, страдающий одышкой, учитель мой попросился в кабину…

Да господи! С великим почетом разместили мы старика на лоцманском месте, за моей спиной. Многое вспомнили, о многом переговорили. Он все беспокоился, как передается опыт нашей школы молодым. А я вспоминал, как он вкладывал этот опыт в меня и моих коллег, как ради наглядности и наибольшей эффективности процесса иногда чуть-чуть заходил за грань, не боясь ответственности.

Старый инструктор, конечно же, был польщен, надо было видеть, как горели его прекрасные еврейские глаза… Он заново переживал эпизоды тех наших давних полетов.

Смелость, решительность, здравый смысл, доверие к обучаемому, отсутствие неразумной перестраховки всегда отличали нашу школу. Конечно, до откровенного арапничества не

доходило, но и до грани трусости тоже. Рамки летной работы – не тонкие линии, а всегда чуть размыты, и грамотный пилот умеет использовать эти нюансы границ.

Второй пилот мой готовился к посадке, прослушал погоду. Нам была предложена посадка на короткую полосу; на длинной был попутно-боковой ветер. Посадочная масса позволяла сесть, хотя для Ту-154 это предел. Старый инструктор, надев наушники, внимательно прислушивался к нашей беседе. Когда я проводил предпосадочную подготовку и определил «пилотирование справа, связь слева», он удовлетворительно крякнул.

На эту полосу по нашим правилам обычно полагалось садиться только командиру корабля. Но опытный инструктор мог разрешить и второму пилоту, взяв ответственность на себя. Мой второй пилот как раз уже дошел до той кондиции, когда пора готовиться к левому креслу, поэтому я без сомнений разрешил ему сложный заход. А где же вторым пилотам учиться сложным посадкам, как не в таких условиях.

Сруливая по девятой рулежке, я на секунду оглянулся назад. Глаза старого пилота полыхали счастьем: посадка удалась на славу. Школа наша продолжалась!

Он потом долго благодарил экипаж, что порадовали старика. Грузно поднялся, пожал всем на прощанье руки и ушел.

Больше я его живым не видел. Григорий Александрович умер, дожив до редкого для летчика возраста: на восемьдесят первом году жизни.